रजिस्ट्री सं० डी० 221 REGISTERED No. D. 221

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड 1

PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 85] नई दिल्ली, बुधवार अप्रैल 19, 1972/चैत्र 30 1894

No. 85] NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 19, 1972/ CHAITRA 30, 1894

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिस से कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation

MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPFENT

RESOLUTION

New Delhi, the 19th April, 1972.

No. 1 (79)/69-A.E. Ind. (I).—The Tariff Commission submitted in January, 1970 its Report on the Fixation of Fair Selling Prices of Automobiles—Standard Herald Passenger Car—Four Door Model, on the basis of an inquiry undertaken by it under Section 12(d) of the Tariff Commission Act, 1951 (50 of 1951). Its recommendations are stated below:—

(i) The fair ex-works price of Standard Herald 4-door model passenger car has been estimated at Rs. 13,762, exclusive of dealers' margin, excise or other duties and taxes. This figure has been based on the production of 3,500 passenger cars and 1,500 commercial vehicles. If for any reason these production levels are not attained, and there are substantial shortfalls, the estimate of cost will need modification.

(ii) A comparative study of the prices of Standard Herald manufactured in India with those of the Standard Triumph 1200 indicates that the basic ex-factory cost without taxes for the Indian model of the same size but with a less powerful engine is higher. On a broad estimation, the difference seems to be of the order of 38 per cent. Indigenisation, small volume of production and built-in tax element, are among the contributory factors for the higher price of the Indian model.

(iii) On the subject of C.K.D. deletions and their indigenous replacement cost, it is observed that broadly speaking the cost of self-manufactured items is decidedly lower than those of indigenous bought-out components.

(iv) As there is no ground to assume that the cost of production of ancillary manufacturers are not similar to those of automobile manufacturers themselves, there is need to ensure that ancillary manufacturers, who contribute almost half of the final ex-factory cost of the vehicle, maintain their prices at a reasonable level.

(v) Standard Motor Products apparently exercises due care in obtaining its supplies from ancillary manufacturers who offer the most competitive rates; even with regard to relatively small volume of purchases from its subsidiaries or collatorals, there is no evidence that high rates are accepted without scrutiny.

(vi) In order to neutralise a part of the cost disadvantage Standard Motor Products suffers, Government may consider, as a short term measure, allotment of steel to this unit entirely from the cheaper (Indigenous) sources.

(vii) In the long run, however, one obvious method of lowering the cost of Standard Motor Products would be to create conditions enabling it to add substantially to its estimated volume of production without proportionate augmentation of plant capacity or the labour force. It is our belief that such a step is likely to make the unit more economically viable and lead to cost reduction and thus to compete efficiency. Having regard to the large overall backlog of registered buyers and the steadily growing demand for motor cars in a developing economy and with the assurance of a reasonable margin of return, it is expected that Standard Motor Products will be able to market the additional volume of production.

(viii) As result of indigenisation generally at a higher cost, the collaborators stand to gain incidentally by way of Royalty on the cost difference between the C.K.D. value in rupees of the components replaced and the corresponding replacement cost of Indian components. To the consumer, this amounts to a double disadvantage.

(ix) In the context of the current discussions on the small car project it is considered that a specific techno-economic survey somewhat on the lines of the British model, jointly with the industry and automobile engineering experts in India might be useful. Such a comprehensive investigation in the light of the progress made by the automobile industry in the other countries of the world would enable Government and the industry to devise concrete measures to rectify the imbalance resulting from uneconomic working of the existing units.

2. Earlier the Tariff Commission had submitted its Report in August, 1968 on the fixation of fair selling prices of automobiles in which interalia they had recommended the fair selling prices of the Standard Herald Passenger car—two-door model. In the meanwhile, M/s. Standard Motor Products of India Ltd. had started marketing the Standard Herald Passenger car four-door model from February, 1968. Therefore, before announcing a decision on the Report (1968) of the Tariff Commission on the fixation of fair selling price of automobiles vide Resolution No. 1(58)/68-A.E.Ind.(I), dated 4th October, 1969, Government had requested the Tariff Commission in 1969 to cost the Standard Herald passenger car four-door model and recommend a fair selling price for that model. Mealwhile, the manufacturers of the car gave notice of their intention to raise the selling price of their car substantially from 12th September, 1969. To meet this situation and to ensure the availability of passenger cars at reasonable prices to the consumer, the prices of passenger cars were brought under statutory control by an order under Section 18(G) of the Industries (Development and Regulation) Act, 1951 (65 of 1951) on 21st September, 1969. This order was challenged *inter alia* by the three manufacturers of passenger cars in the country in writ Petitions before the Supreme Court. The Supreme Court, after hearing the petitions for several days, recommended to Government on the 6th May,

1970 that a Commission be appointed for the purpose of recommending the fair selling prices of all the three makes of passenger cars manufactured in the country. In pursuance of the recommendation of the Supreme Court, Government appointed the Car Prices Inquiry Commission under the Chairmanship of Shri Sarjoo Prasad Singh, Ex-judge of the Patna High Court, on the 27th May, 1970. After the report of the Commission was received, the Supreme Court resumed hearing of the pending Writ Petitions on the 16th April, 1971 and directed that with immediate effect and as interim measure the manufacturers be permitted to sell their cars at prices recommended by the Commission pending final disposal of the case and subject to such adjustments as may be found necessary in the light of Court Judgment later. Accordingly, the ex-factory retail selling price of Standard Herald Four-Door Model Car was fixed at Rs. 16,080 on 16th April, 1971. The hearing of the pending writ petitions of the car manufacturers was resumed by the Supreme Court on the 6th October, 1971 and, after taking into account the submission made by the car manufacturers, the Government of India and other affected parties, the Court delivered its final judgment on the 24th November, 1971 laying down the principles on which the future selling prices of the three makes of cars manufactured in the country should be worked out and notified by Government. The selling prices of the three makes of cars have been revised in the light of the judgment of the Supreme Court and notified on 24th January, 1972. In view of these developments, Government have decided not to take any action on the Report of the Tariff Commission on "Fair Selling Prices of Automobiles—Standard Herald Passenger Car—4-door model" submitted by the Commission in January, 1970.

ORDER

Ordered that a copy of the resolution be published in the Gazette of India and a copy thereof communicated to all concerned.

S. M. GHOSH, Jt. Secy.

औद्योगिक विकास मंत्रालय

संकल्प]

नई दिल्ली, 19 अप्रैल, 1972

सं० 1(79)/69—ए०ई० इंड (I).—प्रशुल्क आयोग ने प्रशुल्क आयोग अधिनियम, 1951 (1951 का 50) की धारा 12 (डी) के अन्तर्गत की गई जांच के आधार पर मोटर गाड़ियों का उचित विक्रय मूल्य नियतन—संटर्डर्ड पैसेंजर कार—चार दरवाजे वाली विषय पर जनवरी, 1970 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। इसकी सिफारिशें नीचे दी जाती हैं :—

(1) चार दरवाजों वाली स्टेंडर्ड हेरल्ड यात्री कारों का कारखाने से बाहर निकलते समय का उचित मूल्य 13,762 रुपये आंका गया है जिसमें विक्रेता का लाभ, उत्पादन शुल्क या अन्य शुल्क और कर सम्मिलित नहीं है। यह मूल्य 3,500 यात्री करों और 1,500 वाणिज्यिक गाड़ियों के उत्पादन पर आधारित किया गया है। यदि किसी कारण से इतना उत्पादन न हो और उत्पादन में काफी कमी हो तो लागत के अनुमान को संशोधन करने की आवश्यकता होगी।

(2) भारत में निर्मित स्टेंडर्ड हेरल्ड कारों के मूल्यों और स्टैंडर्ड ट्राम्फ 1200 के तुलनात्मक अध्ययन से यह पता चलता है कि उसी आकार की लेकिन कम शक्तिवाली इंजन की भारतीय माडल की कार की कारखाने से बाहर निकलते समय की कर रहित मूल्य लागत अधिक है। मोटे अनुमान से अन्तर 38 प्रतिशत तक प्रतीत होता है। देशीकरण, छोटे पैमाने पर उत्पादन और कराधान अंश भारतीय माडल के अधिक मूल्य होने के कारणों में से है।

(3) सी० के० डी० को हटाकर उनके स्थान पर प्रतिस्थापित देशी वस्तुओं की लागत के विषय में यह देखा गया है कि मोटे तौर पर स्वयं निर्मित वस्तुओं की लागत निश्चित रूप से देश में निर्मित पुर्जों से कम है ।

(4) इस धारणा का कोई आधार नहीं है कि सहायक समान निर्माताओं की उत्पादन लागत मोटरगाड़ी निर्माताओं द्वारा स्वयं निर्मित सम सहायक सामान के समान नहीं है, यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि सहायक सामान निर्माता, जिनका गाडियों के कारखानों से बाहर निकलने समय की अंतिम लागत में लगभग आधा भाग होता है, अपनी कीमतों को उचित स्तर पर बनाए रखें ।

(5) स्टेंडर्ड मोटर प्रोड्क्ट्स प्रत्यक्षत सहायक सामान निर्माताओं से, जो अधिक प्रतियोगी दरों पर सम्भरण करते हैं , अपने संभरण को प्राप्त करने में यहां तक कि इसकी सहायकों और समवर्तियों से अपेक्षाकृत छोटी मात्रा में खरीद करने के संबंध में सम्यक ध्यान रखना है । इसलिए ऐसा कोई सबूत नहीं है कि ऊंची दरें बिना जांच के स्वीकृत की जाती हैं ।

(6) स्टेंडर्ड मोटर प्रोडक्ट्स को लागत में जो हानि होती है, उसको आंशिक रूप से निष्प्रभावित करने के लिए अल्पावधि अभ्युपाय के रूप में इस एकक को पूर्णरूप से अधिक सस्ते (देशी) स्रोतों से इस्पात का आवंटन करने पर सरकार विचार कर सकती है ।

(7) आगे चलकर स्टेंडर्ड मोटर प्रोड्क्ट्स की लागत कम करने की एक स्पष्ट विधि के लिए ऐसी परिस्थितियों को पैदा करना होगा जिससे संयंत्र की क्षमता या श्रमिकों में अनुपाततः वृद्धि किए बिना इसके उत्पादन की अनुमानित मात्रा में पर्याप्त रूप से वृद्धि हो सके । यह हमारा विश्वास है कि ऐसे कदम से एकक की अर्थिक जीव्यता बनेगी और इससे लागत कम होगी तथा इस प्रकार प्रतियोगी दक्षता भी आयेगी । पंजीकृत खरीददारों के आर्डरों की बड़ी संख्या और विकसित अर्थ-व्यवस्था में मोटर कारों की निरन्तर बढ़ती हुई मांग को और प्रतिलाभ की उचित राशि के आश्वसन को ध्यान में रखते हुए यह आशा की जाती है कि स्टेंडर्ड मोटर प्रोडक्ट्स उत्पादन की अतिरिक्त मात्रा का विपणन करने में समर्थ होगा ।

(8) आम तौर पर ऊंची लागत पर वेगीकरण करने के परिणामस्वरूप प्रतिस्थापित हिस्से-पुर्जों का रुपयों में सी० के० डी० मूल्य और भारतीय हिस्से-पुर्जों के प्रतिस्थापना की तदनुरुपी लागत के बीच लागत में अन्तर होने से सहयोगकर्ताओं को रायल्टी के रूप में संयोगवश लाभ हो सकता है परन्तु उपभोक्ताओं को इससे दुगनी हानि होगी ।

(9) छोटी कार परियोजना के प्रश्न पर हुए हाल के विचार-विमर्श के प्रसंग में यह समझा जाता है कि भारत के उद्योग और मोटर गाड़ी इंजीनियरी विशेषज्ञों द्वारा ब्रिटिश माडल जैसी पद्धति के अनुसार संयुक्त रूप से विशिष्ट तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण करना लाभदायक होगा । विश्व के अन्य देशों में मोटर-गाड़ी उद्योग द्वारा की गई प्रगति को ध्यान में रखते हुए इस प्रकार की विस्तृत जांच द्वारा सरकार तथा उद्योग विद्यमान एककों के घाटे में चलने के कारण उत्पन्न होने वाले असंतुलन को ठीक करने के लिए ठोस अभ्युपाय निकालने में समर्थ हो सकेगें ।

2. पहले प्रशुल्क आयोग ने मोटरगाड़ियों का उचित विक्रय मूल्य निर्धारण करने के विषय पर अगस्त 1968 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ आयोग ने दो दरवाजे वाली स्टेंडर्ड हेरल्ड पैसेंजर कार के उचित विक्रय मूल्य की सिफारिश की थी । इसी बीच मैसर्स स्टेंडर्ड मोटर प्रोडक्ट्स आफ इंडिया लिमिटेड ने फरवरी, 1968 से चार दरवाजे वाली स्टेंडर्ड हेरल्ड पैसेंजर कार का विपणन प्रारम्भ कर दिया । इसलिए, संकल्प सं० 1(58)/68-ए० ई० इण्ड (1), दिनांक 4-10-1969 द्वारा मोटरगाड़ियों का उचित विक्रय मूल्य का निर्धारण करने के विषय पर प्रशुल्क आयोग की रिपोर्ट (1968) पर निर्णय की घोषणा करने से पहले सरकार ने प्रशुल्क आयोग से 1969 में चार दरवाजे वाली स्टेंडर्ड हेरल्ड पैसेंजर कार की लागत निर्धारित करने और इसके उचित विक्रय मूल्य के बारे में सिफारिश करने का अनुरोध किया था । इस बीच कार निर्माताओं ने 12-9-1969 से अपनी कारों के विक्रय मूल्य में पर्याप्त वृद्धि करने का नोटिस दिया । इस स्थिति का सामना करने और उपभोक्ताओं को उचित मूल्यों पर यात्री कारों को उपलब्ध कराने का सुनिश्चिय करने के लिए यात्री कारों की कीमतों को 21-9-69 को उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 (1951 का 65) की धारा 18(जी) के अन्तर्गत एक आदेश द्वारा कानूनी नियंत्रण के अधीन लाया गया । आदेश को अन्य बातों के साथ-साथ देश में यात्री कारों के तीन निर्माताओं द्वारा सर्वोच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका द्वारा चुनौती दी गई थी । सर्वोच्च न्यायालय ने कई दिनों तक याचिका पर सुनवाई करने के पश्चात् 6 मई, 1970 को सरकार से सिफारिश की कि देश में निर्मित तीन प्रकार की यात्री कारों के उचित विक्रय मूल्य की सिफारिश करने के उद्देश्य से एक आयोग नियुक्त किया जाए । सर्वोच्च न्यायालय की सिफारिश के अनुसरण में सरकार ने 27 मई, 1970 को पटना उच्च न्यायालय के भूतपूर्व न्यायाधीश श्री सरजू प्रसाद सिंह की अध्यक्षता के अधीन कार मूल्य जांच आयोग की नियुक्ति की । आयोग की रिपोर्ट प्राप्त हो जाने के पश्चात् सर्वोच्च न्यायालय ने 16 अप्रैल, 1971 को अनिर्णित समादेश याचिकाओं को सुनवाई प्रारम्भ की और आदेश दिया कि तत्काल और अंतरिम अभ्युपाय के रूप में मामले पर अंतिम निर्णय होने तक और ऐसे समंजन के अधीन जैसा बाद में न्यायालय के निर्णय को ध्यान में रखकर आवश्यक समझा जाये, आयोग द्वारा अनुशासित मूल्य पर निर्माताओं को अपनी कारें बेचने की अनुमति दे दी जाये । तदनुसार चार दरवाजे वाली स्टेंडर्ड हेरल्ड कार का कारखाने से निकलते समय का खुदरा विक्रय मूल्य 16-4-1971 को 16,080 रुपये नियत किया गया था । सर्वोच्च न्यायालय ने कार निर्माताओं की अनिर्णित समादेश याचिकाओं की सुनवाई 6 अक्तूबर, 1971 को की और कार निर्माताओं, भारत सरकार और अन्य प्रभावित पार्टियों के अनुरोधों को ध्यान में रखने के पश्चात् न्यायालय ने 24 नवम्बर, 1971 को अपना अंतिम निर्णय दिया जिसमें वे सिद्धान्त निर्धारित किये गये हैं जिनके अनुसार देश में निर्मित तीन प्रकार की कारों के विक्रय मूल्य भविष्य में निकालने चाहिए और सरकार द्वारा अधिसूचित किये जाने चाहिए । तीनों प्रकार की कारों का विक्रय मूल्य सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय को ध्यान में रखते हुए संशोधित कर दिया गया और 24-1-1972 को अधिसूचित कर दिया गया है । इन बातों को ध्यान में रखते हुए सरकार ने "मोटर गाड़ियों का उचित

विक्रय मूल्य—स्टेंडर्ड हेरल्ड पैसेंजर कार-चार दरवाजे वाली" पर शुल्क आयोग की रिपोर्ट जो जनवरी 1970 में प्रस्तुत की गई थी, कोई कार्रवाई न करने का निर्णय किया है ।

आदेश

आदेश दिया जाता है कि इस संकल्प को भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया जाए और एक-एक प्रति सभी संबंधितों को भेजी जाए ।

[एस० एम० घोष,
संयुक्त सचिव ।

PRINTED BY THE GENERAL MANAGER, GOVERNMENT OF INDIA PRESS, MINTO ROAD, NEW DELHI AND PUBLISHED BY THE MANAGER OF PUBLICATIONS, DELHI, 1972